

Consultation publique

Évolution des règles de séparation comptable de SNCF Voyageurs

Début : **14 février 2024**

Fin : **13 mars 2024**

Objet et modalités de la consultation publique

Le présent document a pour objet de présenter les modifications des règles de séparation comptable proposées par SNCF Voyageurs à compter de l'exercice comptable 2023 ainsi que les éléments de réflexion de l'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité », ou « ART ») sur ces propositions et de consulter l'ensemble des acteurs intéressés sur ces éléments, avant l'adoption par l'Autorité d'une décision sur l'approbation de ces règles, en application de l'article L. 2133-4 du code des transports.

Les personnes intéressées peuvent apporter toutes les observations qu'elles souhaitent sur les problématiques qui sont exposées dans le présent document.

La plupart des modifications concernent des précisions sur la description des règles de séparation comptable, en vue d'améliorer la transparence de ces règles. Néanmoins, quelques modifications, en particulier celle concernant l'allocation des coûts de distribution, sont susceptibles d'avoir un effet sur les comptes séparés des entreprises ferroviaires de transport régional de SNCF Voyageurs. C'est pourquoi l'Autorité souhaite consulter les parties prenantes dans ce document sur son analyse préalable de ces évolutions. Cette analyse est susceptible d'être modifiée en fonction des contributions reçues.

Les observations sur le présent document, ainsi que toutes contributions de nature à éclairer l'Autorité, peuvent être transmises jusqu'au 13 mars 2024, par courriel, à l'adresse suivante : consultation.publique@autorite-transport.fr

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, se réserve le droit de publier l'intégralité des commentaires qui lui auront été transmis, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels.

À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent comme confidentiels ou comme étant couverts par un secret protégé par la loi.

L'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Références

Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (Article 6)

Code des transports (Articles L. 2123-1-1, L. 2133-4, L. 2144-1 et L. 2144-2)

Décret n° 2019-1589 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Voyageurs

Décision n° 2017-101 du 27 septembre 2017 relative aux règles de séparation comptable applicables aux entreprises ferroviaires

Décision n° 2021-029 du 27 mai 2021 relative aux règles de séparation comptable de SNCF Voyageurs et Fret SNCF

Avis n° 21-A-07 du 10 mai 2021 relatif à un projet de règles de séparation comptable de la SA SNCF Voyageurs et de la SAS Fret SNCF de l'Autorité de la Concurrence

Sommaire

1. CONTEXTE	4
1.1 La séparation comptable est une obligation légale, qui vise à garantir l'absence de discrimination, de subventions croisées, ou de distorsion de concurrence.....	4
1.1.1. Aux termes de l'article L. 2133-4 du code des transports, l'Autorité doit approuver les règles de séparation comptable de SNCF Voyageurs	4
1.1.2. La séparation comptable est un outil essentiel de régulation pour l'Autorité dans un contexte d'ouverture à la concurrence.....	4
1.2 L'ADLC et l'Autorité ont estimé en 2021 que les règles de séparation comptables de SNCF Voyageurs étaient conformes aux textes applicables mais pouvaient être améliorées ...	5
1.2.1. L'Autorité de la Concurrence a approuvé les règles de séparation comptable de SNCF Voyageurs, tout en formulant un certain nombre de recommandations	5
1.2.2. L'Autorité a validé les règles de séparation comptable de SNCF Voyageurs, tout en lui demandant de se conformer aux recommandations de l'ADLC	6
2. LES ÉVOLUTIONS APPORTÉES AUX RÈGLES DE SÉPARATION COMPTABLE DE SNCF VOYAGEURS.....	6
2.1 SNCF Voyageurs a apporté des modifications marginales à ses règles de séparation comptable	6
2.2 SNCF Voyageurs introduit, pour les activités de distribution et d'escale, une nouvelle méthode de facturation des prestations non régulées reposant sur les coûts attribuables à chaque activité	7

2.2.1. La facturation des prestations de distribution est désormais réalisée sur la base des coûts attribuables à chaque activité, en faisant supporter les coûts fixes communs par l'utilisateur principal.....	9
2.2.2. La facturation des prestations d'escale est désormais réalisée sur la base des coûts attribuables à chaque activité, en allouant les coûts communs au prorata des coûts attribuables.....	11
2.3 SNCF Voyageurs propose de modifier ses règles de séparation comptable concernant la détermination des charges financières de moyen-long terme	12
2.3.1. SNCF Voyageurs prévoit une réalisation pluriannuelle des notations financières des activités comptablement séparées et la détermination des taux à moyen-long terme associés par un cabinet de conseil externe	12
2.3.2. SNCF Voyageurs propose de prendre en compte, pour le taux de financement de moyen-long terme, une maturité équivalente à la durée de vie résiduelle réelle moyenne d'utilisation des actifs plafonnée à 10 ans.....	13
2.3.3. SNCF Voyageurs propose d'inscrire dans les nouvelles règles la mise en place d'un compte courant financier entre les activités conventionnées et l'activité « Corporate »	14

1. CONTEXTE

1.1 La séparation comptable est une obligation légale, qui vise à garantir l'absence de discrimination, de subventions croisées et de distorsion de concurrence

1.1.1. Aux termes de l'article L. 2133-4 du code des transports, l'Autorité doit approuver les règles de séparation comptable de SNCF Voyageurs

1. Le code des transports prévoit une obligation de séparation comptable de différentes activités ferroviaires :
 - séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation de services ferroviaires¹ ;
 - séparation entre la gestion des gares de voyageurs et les activités d'exploitation d'installations de service et d'exploitation de services ferroviaires² ;
 - séparation entre les activités de transport de personnes et de transport de marchandises³ ;
 - séparation entre les services conventionnés et les services librement organisés et, en ce qui concerne les services conventionnés de transport de personnes, séparation entre chaque contrat de service public⁴.
2. En application de l'article L. 2133-4 du code des transports, l'Autorité approuve, après avis de l'Autorité de la concurrence (ci-après « l'ADLC »), « *les règles de la séparation comptable prévue aux articles L. 2122-4, L. 2123-1-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, les règles d'imputation, les périmètres comptables et les principes régissant les relations financières entre les activités comptablement séparées, qui sont proposées par les opérateurs* ». La modification des règles est approuvée au terme de la même procédure.
3. Dans ce cadre, l'Autorité « *veille à ce que ces règles, périmètres et principes ne permettent aucune discrimination, subvention croisée ou distorsion de concurrence. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions* »⁵.
4. Faisant usage de son pouvoir réglementaire supplétif, l'Autorité a, dans sa décision n° 2017-101 du 27 septembre 2017, précisé les principes que doivent respecter les règles de séparation comptable proposées par les opérateurs concernant :
 - les périmètres de chacune des activités comptablement séparées désignées aux articles précités du code des transports ;
 - les règles d'imputation comptable qui leur sont appliquées ;
 - les principes déterminant les relations financières entre ces activités.

1.1.2. La séparation comptable est un outil essentiel de régulation pour l'Autorité dans un contexte d'ouverture à la concurrence

5. La séparation comptable constitue un outil indispensable à la bonne régulation du secteur ferroviaire.

¹ Article L. 2122-4 du code des transports

² Article L. 2123-1-1 du code des transports

³ Article L. 2144-1 du code des transports

⁴ Article L. 2144-2 du code des transports et article 5 du décret n°2019-1589

⁵ Article L. 2133-4 du code des transports

6. En premier lieu, s'agissant de la régulation tarifaire, la séparation comptable doit permettre de disposer d'une connaissance fine des actifs, des passifs, des produits et des charges par activité séparée, et de présenter les comptes des différentes activités et les relations entre elles comme si elles étaient réalisées de manière indépendante. Elle permet ainsi au régulateur d'évaluer en connaissance de cause la pertinence des tarifs régulés proposés par les gestionnaires d'infrastructure ou d'installations de service.
7. En second lieu, s'agissant de l'ouverture à la concurrence du secteur du transport ferroviaire de voyageurs, la séparation comptable est essentielle pour prévenir toute discrimination, subvention croisée et distorsion de concurrence à même de favoriser l'opérateur historique au détriment des nouveaux entrants. En particulier, le développement de l'offre des entreprises ferroviaires nouvelles entrantes nécessite un accès aux installations de service dans des conditions financières équitables et non discriminatoires par rapport à l'opérateur historique.
8. La réussite de l'ouverture à la concurrence passe également par la possibilité, pour les régions, en tant qu'Autorités Organisatrices de Transport (AOT), de disposer de l'ensemble des données de coûts relatives à l'exploitation du service nécessaires pour organiser la procédure de publicité et de mise en concurrence et d'établir des critères objectifs d'attribution leur permettant ensuite de comparer des offres alternatives.

1.2 L'ADLC et l'Autorité ont estimé en 2021 que les règles de séparation comptables de SNCF Voyageurs étaient conformes aux textes applicables mais pouvaient être améliorées

1.2.1. L'Autorité de la Concurrence a approuvé les règles de séparation comptable de SNCF Voyageurs, tout en formulant un certain nombre de recommandations

9. Saisie pour consultation par l'Autorité, l'Autorité de la Concurrence a approuvé, dans son avis n° 21-A-07 du 10 mai 2021, les règles de séparation comptable soumises par SNCF Voyageurs.
10. L'ADLC n'a pas émis de réserve sur les règles de séparation comptable de SNCF Voyageurs, mais a cependant formulé plusieurs recommandations⁶ afin d'en améliorer la précision, la pertinence et la transparence.
11. S'agissant des règles d'imputation au bilan, l'ADLC préconise que SNCF Voyageurs précise dans ses règles que « *la décision de gestion d'un BFR nul en matière de prestations internes doit être explicitement mentionnée et justifiée dans les annexes des comptes séparés communiqués à l'ART* » (Recommandation n° 1).
12. S'agissant des règles d'imputation des éléments comptables non affectables, l'ADLC, afin de prévenir tout risque concurrentiel, « *recommande que les clés de répartition ressortant de la mise en œuvre des comptes séparés puissent être plus précisément définies, à l'aune des principes énoncés, sur la base de leur validation par le régulateur et par l'auditeur externe dans le cadre de l'examen des derniers comptes séparés de SNCF Mobilités. Une typologie des clés retenues par les opérateurs par grandes catégories de charges non affectables figurant au plan comptable pourrait figurer dans les règles de séparation comptable de chaque entité.* » (Recommandation n° 12)

⁶ Sur les quatorze recommandations formulées par l'ADLC, seules cinq concernent SNCF Voyageurs. Les neuf recommandations restantes s'adressent uniquement à Fret SNCF.

13. S'agissant des protocoles⁷ régissant les relations financières entre activités comptablement séparées, l'ADLC préconise :
- que les règles concernant la formalisation centralisée des protocoles précisent « *les garanties apportées par le processus de centralisation pour favoriser l'auditabilité et la traçabilité des relations financières internes avec les comptes séparés de chacune des activités* » (Recommandation n° 10) ;
 - que les protocoles mentionnent « *les modalités de contrôle par l'acheteur de la réalité de la prestation et de son coût. Cette mention pourrait être enrichie dans les règles de séparation comptable par le détail des modalités de contrôle par l'acheteur, tel qu'il ressort de l'information donnée par SNCF Voyageurs* » (Recommandation n° 11) ;
 - que l'ART évalue « *l'existence d'un écart entre les valeurs issues d'un coût comptable et celles auxquelles aurait abouti la détermination d'un coût économique pour la valorisation des prestations internes non régulées* » (Recommandation n° 13).
14. Enfin, s'agissant du mécanisme de régularisation des données budgétaires utilisées pour la détermination du coût comptable, l'ADLC recommande que « *les écarts constatés entre le réalisé et le prévisionnel, résultant des bases budgétaires, soient systématiquement pris en compte afin de garantir la conformité de la valorisation des prestations internes non régulées aux données réelles des comptes définitifs* » (Recommandation n° 14).

1.2.2. L'Autorité a validé les règles de séparation comptable de SNCF Voyageurs, tout en lui demandant de se conformer aux recommandations de l'ADLC

15. L'Autorité, dans sa décision n° 2021-029 du 27 mai 2021, a jugé que les règles de la séparation comptable, les périmètres, les règles d'imputation ainsi que les principes régissant les relations financières entre activités comptablement séparées soumises par SNCF Voyageurs étaient conformes aux principes de séparation comptables énoncés dans sa décision n° 2017-101.
16. Pour autant, l'Autorité a demandé à SNCF Voyageurs de parfaire ses règles de séparation comptable en se conformant aux recommandations formulées par l'ADLC.

2. LES ÉVOLUTIONS APPORTÉES AUX RÈGLES DE SÉPARATION COMPTABLE DE SNCF VOYAGEURS

2.1 SNCF Voyageurs a apporté des modifications marginales à ses règles de séparation comptable

17. L'Autorité a été saisie le 10 novembre 2023, sur le fondement de l'article L. 2133-4 du code des transports, pour approbation des nouvelles règles de séparation comptable de SNCF Voyageurs.
18. Les évolutions apportées par ces nouvelles règles, par rapport à la version approuvée par l'Autorité dans sa décision n° 2021-029, concernent essentiellement la prise en compte des recommandations et des demandes formulées par l'Autorité et l'ADLC, notamment :
- la mention explicite, dans les règles de séparation comptable et dans les annexes des comptes séparés, de la décision de gestion prise par SNCF Voyageurs de ne pas imputer de

⁷ Les protocoles désignent les conventions régissant les relations financières entre les différentes entités de SNCF Voyageurs faisant l'objet de comptes séparés.

BFR lié à des prestations internes au bilan des activités comptablement séparées, conformément à la recommandation n° 1 de l'ADLC ;

- la présentation, dans les règles, des clés de répartition retenues pour l'affectation des frais de structure non directement affectables, ainsi que l'inclusion des informations détaillées dans les annexes aux comptes séparés, qui feront l'objet d'un audit externe, conformément à la recommandation n° 12 de l'ADLC ;
- les informations demandées sur la formalisation centralisée des protocoles et leur validation, conformément aux recommandations n° 10 et n° 11 de l'ADLC ;
- la mise en œuvre d'une facturation de la prestation au coût comptable selon un prix déterminé, en différenciant, d'une part, les coûts attribuables, d'autre part, l'allocation des coûts communs non attribuables dans les cas des prestations de distribution des titres de transport en gare et des prestations spécifiques d'escale⁸, visant à améliorer la pertinence économique du prix interne des prestations internes non régulées, suivant ainsi la recommandation n° 13 de l'ADLC. Ces évolutions sont détaillées *infra*, en section 2.22.2.1.

19. Par ailleurs, l'expert-comptable mandaté par SNCF Voyageurs pour attester de la conformité des comptes séparés de l'exercice 2022 avec les règles de séparation comptable validées par l'Autorité avait formulé plusieurs observations⁹, sans que ces dernières ne remettent en cause la correcte application par SNCF Voyageurs de ses règles de séparation comptable. SNCF Voyageurs a pris en compte ces observations dans son projet de nouvelles règles transmis pour validation à l'Autorité, en apportant les modifications suivantes :

- la détermination du taux financier (ou taux d'intérêt) moyen-long terme sur la base d'une notation établie par une étude d'expert externe dont la validité sera désormais de trois ans au maximum ;
- la prise en compte, pour le taux financier de moyen-long terme des actifs inscrits au bilan de chaque activité séparée, d'une maturité équivalente à la durée de vie résiduelle réelle moyenne d'utilisation de ces actifs, estimée à dix ans sur la base de l'année de contractualisation de la dette ;
- l'existence d'un compte courant, non rémunéré, entre les activités conventionnées et l'activité « Corporate ».

20. Les modifications apportées sur la détermination des frais financiers sont analysées *infra*, en section **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

2.2 SNCF Voyageurs introduit, pour les activités de distribution et d'escale, une nouvelle méthode de facturation des prestations non régulées reposant sur les coûts attribuables à chaque activité

21. De façon générale, les prestations non régulées facturées entre activités comptablement séparées sont valorisées sur la base de leur coût comptable et facturées entre activités en fonction du coût de revient moyen de l'unité d'œuvre pertinente.

22. La nouvelle version des règles de séparation comptable introduit un nouveau mode de facturation interne dérogeant au principe de facturation au coût moyen, reposant sur une méthode dite « des

⁸ Les prestations d'escale sont les prestations non régulées réalisées en gare par les transporteurs. Elles comprennent des services aux clients (accompagnement jeunes voyageurs, etc.) et des services aux trains (préparation technique, etc.).

⁹ Attestation de conformité établie en application de l'article 24 de la décision de l'ART (ex ARAFER) n°2017-101 du 27 septembre 2017 relative aux règles de séparation comptable applicables aux entreprises ferroviaires, réalisée par le cabinet BM&A Advisory & Support

coûts attribuables », et applicable aux activités de distribution physique de titres de transport, d'une part, et de prestations d'escale, d'autre part.

23. En effet, les coûts afférents à ces prestations sont très majoritairement des coûts fixes. Or le dimensionnement des équipes assurant les services de distribution et d'escale n'est pas lié au nombre de prestations réalisées, en raison de l'importance des temps d'inactivité entre les tâches réalisées, qui ne peuvent être directement affectés à un utilisateur, mais plutôt aux choix stratégiques des activités ou, dans le cas notamment des activités de transport conventionné de voyageurs, des autorités organisatrices de transport. Il en résulte que le niveau de coûts fixes défini par ce dimensionnement n'est pas nécessairement corrélé au niveau d'activité strictement nécessaire à la distribution des titres en gare et aux prestations d'escale en gare.
24. SNCF Voyageurs estime donc que la facturation des coûts de ces prestations sur la base du coût de revient moyen est peu pertinente, dans la mesure où elle conduirait les gestionnaires des activités d'escale et de distribution à faire supporter aux activités achetant ces prestations les temps d'inactivité des équipes. Les tarifs seraient par conséquent prohibitifs et n'inciteraient pas les transporteurs à utiliser les guichets de SNCF Voyageurs pour commercialiser leurs offres, ou à faire appel à ses équipes au sol pour les prestations d'escale.
25. En première analyse, l'Autorité estime que cette modification permet de répondre aux recommandations de l'ADLC, qui rappelait, dans son avis n° 21-A-07, suscité, « *que le dispositif retenu dans le cas présent ne remplira ses objectifs que si le choix fait ne conduit pas à ce que les valeurs utilisées dans les comptes séparés soient déconnectées de la réalité.* »
26. SNCF Voyageurs précise par ailleurs qu'une analyse de la méthode de détermination des coûts attribuables et d'allocation des coûts communs non attribuables¹⁰ pour les prestations de distribution de titres de transport en gare et les prestations spécifiques d'escale sera réalisée par un auditeur externe, dans le cadre posé par la norme professionnelle NP 4400 « Procédures convenues », et fera l'objet d'une attestation spécifique.

Question 1

Jugez-vous pertinent le principe de différencier la facturation des prestations d'escale et de distribution de la facturation des autres prestations non régulées ?

Réponse n°1

Les éléments de doctrine présentés ci-dessous ont fait l'objet d'un échange le 6 février 2024 auprès des experts du groupe de travail « Marketing et services » de Régions de France. Il ressort en 2022

¹⁰ Les coûts non-attribuables sont considérés comme des coûts fixes communs. Ils sont affectés aux différents utilisateurs en fonction de la règle de l'utilisateur principal pour la distribution, et au prorata des coûts attribuables pour les prestations d'escale. Les raisons des choix méthodologiques sont développées dans les sections 2.2.1 et 2.2.2.

une estimation des coûts « escale » affectés à TER à 208M€ selon la méthode d'affectation actuelle par coûts moyens et à 207M€ selon la méthode d'affectation dit de « coûts attribuables ».

Ces éléments ont été présentés a posteriori par la SNCF sur le périmètre de l'ensemble des régions. L'apport d'une distinction entre prestations d'escale et de distribution apporte probablement une plus grande transparence.

2.2.1. La facturation des prestations de distribution est désormais réalisée sur la base des coûts attribuables à chaque activité, en faisant supporter les coûts fixes communs par l'utilisateur principal

Règle actuelle

27. Selon les règles actuelles de séparation comptable, les prestations de distribution de titres de transport aux guichets des gares sont facturées entre activités sur la base de leur coût de revient moyen, c'est-à-dire en divisant le coût complet de la distribution par le nombre d'unités d'œuvre pertinentes.

Règle proposée

28. SNCF Voyageurs propose de facturer les prestations de distribution sur la base des coûts attribuables à chaque activité, en faisant supporter les coûts fixes communs par l'utilisateur principal.

Analyse

29. La nouvelle méthodologie de répartition des coûts de distribution de SNCF Voyageurs est effectuée en trois étapes :
- i) Dans un premier temps, SNCF Voyageurs détermine le coût de distribution directement attribuable à chaque activité. À cette fin, SNCF Voyageurs a réalisé une modélisation *bottom-up* des coûts de distribution basée sur la mesure des temps consacrés aux différentes opérations réalisées dans les guichets pour le compte des différents transporteurs. Le temps d'opération attribué à chaque transporteur est ensuite obtenu en multipliant les temps unitaires mesurés par le nombre d'opérations réalisées, et est rapporté au temps de disponibilité théorique des agents des guichets, permettant ainsi de calculer la part du temps agent consacrée à chaque opérateur. SNCF Voyageurs applique ensuite ces ratios au coût de personnel des entités de production et considère que le coût obtenu constitue le coût attribuable à chaque opérateur.

Cette méthode présente l'avantage de déterminer des coûts directement attribuables aux différents transporteurs, sans inclure de surcoûts liés à l'inefficacité ou au dimensionnement excessif des personnels présents dans les guichets. Le temps d'inactivité des agents n'est pas facturé aux transporteurs acheteurs de la prestation.

SNCF Voyageurs réalise par ailleurs une analyse des autres postes de coûts de production et de support par catégorie et les affecte aux coûts attribuables aux activités lorsque c'est pertinent.

Les coûts résiduels sont considérés comme des coûts fixes communs.

- ii) Dans un second temps, SNCF Voyageurs répartit les coûts fixes communs entre activité, en suivant la règle dite de l'utilisateur principal, qui consiste à faire supporter l'ensemble des coûts

fixes communs à l'utilisateur dimensionnant¹¹. Les utilisateurs minoritaires contribuent de façon marginale à la couverture des coûts fixes communs, en supportant un montant de coûts fixes égal à 10% de leur coût attribuable.

SNCF Voyageurs estime que cette approche est vertueuse, puisque l'utilisateur principal supporte la quasi-intégralité de ses coûts fixes, sans pouvoir les répercuter à ses clients, et est par conséquent incité à réaliser des efforts pour maîtriser ses coûts.

- iii) Dans un troisième temps, SNCF Voyageurs affecte les coûts de structure aux différentes activités au prorata des coûts déjà affectés dans les deux étapes précédentes. Cette méthode d'allocation est conforme aux règles de séparation comptable de SNCF Voyageurs et n'appelle pas de commentaire particulier de la part de l'Autorité.
30. L'Autorité estime que cette méthode est économiquement pertinente, dans la mesure où elle rend chaque activité réellement responsable de la base de coûts fixes de son réseau de distribution et ne lui permet pas de faire supporter son inefficience sur ses clients. Les activités sont donc incitées à maîtriser leurs charges.

Question 2

La méthode de facturation des prestations de distribution de titres de transport en gares appelle-t-elle des commentaires de votre part ?

Réponse n°2

La facturation des prestations de distribution de titre de transport en gares a déjà évolué en 2021 en passant d'une modélisation basée sur FC12K à une modélisation basée sur le modèle de répartition des prestations de services en gares. Cette méthodologie apporte probablement une plus grande transparence.

Néanmoins, ses effets seraient également à mesurer sur le long terme : en conduisant probablement pour chaque « utilisateur dimensionnant » à une analyse détaillée de la maîtrise des coûts, et, en conséquence de son schéma de distribution. Certains acteurs pourraient en conséquence revoir leur schéma de distribution.

Or, il est nécessaire de souligner que, dans le cadre des activités conventionnées de voyageurs, le rôle du guichet est multiple : s'il assure évidemment un rôle en matière de distribution au côté des autres canaux de ventes automatiques et digitaux, il assure également un rôle de service public et de présence en gare, qui ne fait l'objet d'aucune valorisation comptable.

Les régions ont, entre 2018 et 2021 fait évoluer les horaires des guichets des gares régionales en particulier, concrètement cela a mené à plusieurs fermetures de gares régionales. Les gares "nationales" sur lesquelles les régions n'ont pas la maîtrise sont maintenant très utilisées par des voyageurs régionaux. Les SLO ont, depuis longtemps favorisé le digital. Il ne faudrait pas que les Régions supportent les coûts fixes de guichet sur lesquelles elles ne peuvent pas intervenir.

¹¹ L'utilisateur principal est ici le gestionnaire du réseau de distribution, c'est-à-dire soit TER, soit TGV.

2.2.2. La facturation des prestations d'escale est désormais réalisée sur la base des coûts attribuables à chaque activité, en allouant les coûts communs au prorata des coûts attribuables

Règle actuelle

31. Les règles actuelles de séparation comptable prévoient, comme pour toutes les facturations internes de prestations non-régulées, de facturer les prestations d'escale selon leur coût de revient moyen de l'unité d'œuvre.

Règle proposée

32. SNCF Voyageurs propose de modifier cette règle et de faire reposer la facturation des prestations d'escale, comme celle des prestations de distribution, sur les coûts directement attribuables à chaque activité.

Analyse

33. La facturation des prestations d'escale diffère en revanche de celle de la distribution quant à la méthode d'affectation des coûts fixes communs. En effet, le dimensionnement des coûts des prestations d'escale ne dépend pas uniquement des choix des activités qui les réalisent, comme c'est le cas pour la distribution, mais de l'amplitude horaire de circulation des trains, que les activités qui réalisent la prestation ne maîtrisent pas. SNCF Voyageurs ne juge donc pas opportun d'appliquer la règle de l'utilisateur principal à la prestation d'escale, puisque l'activité utilisatrice principale de la prestation n'est pas nécessairement l'activité dimensionnante des coûts, et propose une facturation spécifique pour couvrir les coûts fixes communs au prorata des coûts attribuables déterminés précédemment.
34. La facturation des charges de structure est réalisée au prorata des charges allouées précédemment.
35. En première approche, l'Autorité n'a pas d'objection quant à la méthode utilisée et estime que la différence de méthode d'allocation des coûts fixes entre les prestations de distribution et d'escale se justifie par les caractéristiques du dimensionnement des coûts de chacune. Elle note cependant qu'en pratique, les résultats obtenus en allouant les coûts fixes communs au prorata des coûts attribuables diffèrent très peu de ceux résultant de l'application d'une facturation selon le prix de revient moyen de l'unité d'œuvre.

Question 3

Les évolutions de la méthode de facturation des prestations d'escale appellent-elles des commentaires de votre part ?

Réponse n°3

Au-delà du mécanisme de répartition, une interrogation peut également porter sur la base de répartition, identifiée par rapport aux unités d'œuvres identifiées (trains, nombre de voyageurs). Cette répartition, conforme aux trafics réels, peut différer des schémas prévisionnels d'exploitation,

subissant les aléas opérationnels, et les choix stratégiques des opérateurs non conventionnés a posteriori de leurs déclarations d'intentions.

2.3 SNCF Voyageurs propose de modifier ses règles de séparation comptable concernant la détermination des charges financières de moyen-long terme

2.3.1. SNCF Voyageurs prévoit une réalisation pluriannuelle des notations financières des activités comptablement séparées et la détermination des taux à moyen-long terme associés par un cabinet de conseil externe

Règle actuelle

36. Les règles de séparation comptable actuellement en vigueur prévoient que l'évaluation du niveau des charges financières ainsi que le contrôle de l'adéquation du niveau de dette et de capital de chaque activité comptablement séparée soient effectués sur la base d'une analyse financière réalisée annuellement par un établissement financier externe, qui détermine la notation de chaque activité selon la méthode de Standards & Poor's, en tenant compte, d'une part, de l'analyse du risque intrinsèque de chaque activité sur la base des comptes historiques et prévisionnels, d'autre part, de l'analyse du niveau de risque du secteur d'activité. Le taux financier moyen-long terme représente la moyenne sur trois ans des taux *Reuters* relatifs à ces niveaux de risque.

Règle proposée

37. SNCF Voyageurs propose, dans ses nouvelles règles de séparation comptable soumises à l'Autorité, que la détermination de la notation financière soit désormais réalisée par un expert externe avec une validité maximale de trois ans.

Analyse

38. En première approche, la décision de déterminer une note pluriannuelle des activités comptablement séparées paraît acceptable en l'absence d'événements significatifs susceptible de remettre en cause la notation, tout en réduisant les coûts d'établissement des comptes séparés. Par ailleurs, l'Autorité ne voit pas d'inconvénient à ce que les analyses soient menées par un cabinet de conseil indépendant plutôt que par un établissement financier, dans la mesure où celui-ci se fonde sur les pratiques des principales agences de notation.

Question 5

Les évolutions apportées à la méthode de notation financière des activités séparées appellent-elle des commentaires de votre part ?

Réponse n°5

Cette question n'amène a priori pas à des commentaires complémentaires.

2.3.2. SNCF Voyageurs propose de prendre en compte, pour le taux de financement de moyen-long terme, une maturité équivalente à la durée de vie résiduelle réelle moyenne d'utilisation des actifs plafonnée à 10 ans

Règle actuelle

39. Dans les règles de séparation comptable actuelles, la maturité du taux de financement est définie annuellement en référence à la durée de vie résiduelle des actifs immobilisés de chaque activité, en tenant compte des contraintes des références des marchés financiers. Pour les actifs d'une durée de vie supérieure à cinq ans, la maturité retenue est plafonnée en fonction de la maturité résiduelle de la dette de SNCF Voyageurs. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

Règle proposée

40. SNCF Voyageurs propose d'amender cette règle en retenant, comme maturité de la dette, la durée de vie moyenne des actifs qu'elle finance, étant entendu que cette maturité ne peut désormais excéder 10 ans. Le taux de charge financière est désormais figé à la date de contractualisation de la dette.

Analyse

En première approche, cette évolution apparaît acceptable car elle est plus représentative des pratiques de financement effectives ~~d'une~~ entité indépendante en supprimant la référence à la maturité résiduelle de la dette de SNCF Voyageurs.

Question 6

Avez-vous des commentaires quant aux modalités de détermination du taux de financement de moyen-long terme ?

Réponse n°6

Cette question n'amène a priori pas à des commentaires complémentaires.

2.3.3. SNCF Voyageurs propose d'inscrire dans les nouvelles règles la mise en place d'un compte courant financier entre les activités conventionnées et l'activité « *Corporate* »

41. Certaines activités conventionnées présentent un actif économique net et des capitaux employés (i.e. capitaux propres et dette financière nette) négatifs. Cela est dû à l'existence d'un excédent de fonds de roulement engendré par un décalage existant entre l'encaissement des avances relatives à la contribution d'exploitation versées par les AOT, d'une part, et le paiement des dettes d'exploitation, d'autre part. Ce décalage se traduit par un passif d'exploitation important, supérieur au montant des actifs, et par conséquent par des capitaux employés négatifs, afin de maintenir le bilan à l'équilibre. Le décalage temporaire se résorbe en cas d'arrêt de la convention.

Règle proposée

42. SNCF Voyageurs a mis en place un compte courant entre l'activité « *Corporate* » et les activités conventionnées concernées. Ce compte courant financier, qui ne porte pas intérêts, représente les fonds nécessaires pour couvrir les dépenses et liquider l'activité conventionnée au moment de l'arrêt de la convention, tout en garantissant la continuité de l'exploitation après l'arrêt des paiements par l'AOT. Il fonctionne comme une garantie financière permettant de couvrir l'excédent de fonds de roulement, et a vocation à être soldé au moment de la liquidation de la convention.

Analyse

43. La mise en place de ce compte courant, non rémunéré, classé en actif financier, a été faite en 2020 entre les activités conventionnées de transport régional et des trains d'équilibre du territoire et l'activité « *Corporate* ». Elle a fait l'objet d'une observation de la part du commissaire aux comptes au sein des comptes séparés de 2021 et de 2022.
44. La mise en place d'un tel compte courant ne semble pas différer, sur le fond, de la situation où les montants sont maintenus en trésorerie dans les comptes des activités conventionnées, mais permet de rééquilibrer la structure financière en transférant cette trésorerie en actif financier courant, favorisant ainsi la lisibilité des comptes.
45. Toutefois, les comptes séparés doivent refléter une situation où les activités conventionnées et l'activité « *Corporate* » seraient exploitées par des entités indépendantes. Dans un tel cas, il semble peu vraisemblable que les activités conventionnées mettent à disposition cet actif financier sans contrepartie. En première approche, l'Autorité estime donc que le compte courant devrait être rémunéré à un taux reflétant les conditions de marché.

Question 7

Avez-vous des commentaires sur l'inscription dans les règles de séparation comptable d'un compte courant entre les activités conventionnées et l'activité Corporate ? Partagez-vous la position de l'Autorité sur la question de la rémunération ?

Réponse n°7

A priori, la définition des calendriers des appels de fonds est propre à chaque négociation conventionnelle, et, fait appel à un risque partagé entre SNCF et l'autorité concédante. La position de l'Autorité semble mesurée.
